RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

APRESENTADO

NA

SESSAÕ DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

27 DE FEVEREIRO DE 1881

S. PAULO
TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»
27—RUA DA IMPERATRIZ—27
1881

Senhores Accionistas

Cumprindo o determinado no artigo 32 dos Estatutos, vem a Directoria da Companhia Paulista apresentar-vos as contas e relatorio do semestre de Julho a Dezembro de 1880.

Directoria

Como fostes informado pelo Relatorio apresentado á Assembléa Geral, que teve lugar em 29 de Agosto do anno passado, a anterior Directoria da Companhia resignou o cargo, e procedendo-se a eleição de novos Di-

rectores em Assembléa Geral, que teve lugar no já citado dia 29 de Agosto, obtiveram maioria de votos os seguintes accionistas :

Dr. Antonio da Silva Prado.

Dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho.

Dr. Fidencio Nepomuceno Prates.

Coronel José Egydio de Souza Aranha.

Coronel Raphael Tobias de Barros, hoje Barão de Piracicaba.

Na fórma do artigo 6.° dos Estatutos d'entre os eleitos foi designado Presidente da Directoria, pelo Governo da Provincia, o Dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, sendo o acto communicado á 3 de Setembro de 1880.

Ficou desde então perfeitamente constituida a Directoria que entrou em exercicio a 6 do mesmo mez de Setembro.

Não póde a actual Directoria deixar de saudar a sua antecessora pelo muito que fez e pelo estado em que deixou todas as linhas desta ; preparou o terreno, removeu os obstaculos, organisou os serviços, emfim facilitou a vida aos seus successores, marcando-lhes a norma a seguir ;—queiram, pois, o seu digno Presidente e mais membros da Directoria passada aceitar as sinceras e cordiaes felicitações dos seus actuaes successores.

Trafego

No annexo sob N.° 1 encontrareis o que ha relativamente á este objecto, e conhecereis que o numero do

passageiros que transitou pela linha foi de 84.259 assim classificados :

1.ª classe . .	8.317
2.ª » . .	70.659
Ida e volta . .	5.283
	84.259

Pezaram as mercadorias transportadas pela estrada em 50.462 toneladas, sendo de

Exportação. .	34 007
Importação. .	16.455
	50.462

A receita foi de . .	Rs.	1,043:795$650
A despeza foi de . .	Rs.	386:237$120
Sendo o saldo de. .	Rs.	657:558$530

A relação da receita com a despeza é de 37 %.

Se reunirmos o rendimento da tabella addicional e as quantias arrecadadas e despendidas pelo Escriptorio Central, teremos o saldo liquido de Rs. 740:329$277.

Movimento de acções

No semestre de que nos occupamos o movimento das acções foi o seguinte :

Por	herança. .	535
»	venda . .	869
»	caução . .	2.297
		3.701

Dividendo

No annexo N.° 2 está demonstrado o dividendo do semestre findo em 31 de Dezembro de 1880.

Deduzida da renda liquida que é de 745:074$517, as parcellas constantes do mesmo annexo—ha a distribuir Rs. 8$000 por acção equivalente á 8 %, ficando um resto de Rs. 38:820$833 destinado a auxiliar a amortisação da divida da Companhia.

Este é o 23.° dividendo que, na fórma do artigo 54 dos Estatutos, a vós compete resolver sobre seu pagamento.

Fundo de reserva

Constitue o fundo de reserva as seguintes parcellas :

1.284 acções da Companhia no valor de	258:521$200
Quantia destinada para formar o fundo de reserva no anno de 1880	64:438$728
Dividendo de 1.284 acções em dois semestres, á 8$000 rs. por acção . .	20:544$000
Em dinheiro	195$860
	343:699$788

Sendo :

Em 1.284 acções.	258:521$200
Em dinheiro . .	85:178$588
	343:699$788

Pagamento á Provincia

A renda do semestre não attingiu a mais de 8 % e conseguintemente não tem de ser indemnisada a Provincia na fórma do contracto.

Continúa portanto a divida na importancia de Rs. 130:897$479.

Pagamento do emprestimo em Londres

Remetteu a Companhia para Londres a quinta prestação destinada ao pagamento dos juros e mais despezas relativas ao emprestimo levantado naquella praça. A remessa foi de £ 5 129, 18, 4, que ao cambio do dia importou em Rs. 58:996$450, moeda brazileira.

Com a quantia remettida será pago o juro na importancia de £ 5.141, 10, 0, e a commissão na de £ 51, 8, 4.

Conta corrente com a Caixa Filial do Banco do Brazil

Continúa a ser recolhida a este estabelecimento a renda proveniente da arrecadação da estrada. Tambem continuam alli caucionadas 1.135 acções das pertencentes ao fundo de reserva da Companhia e que constituem o credito de Rs. 170:250$000.

Em 20 de Outubro ultimo foi este credito reforçado com uma letra do valor de Rs. 400:000$000 a doze mezes de prazo, de responsabilidade individual dos actuaes Directores, em consequencia de julgar-se insufficiente o credito da Companhia representado em acções caucionadas, em razão da necessidade de remessa de fundos para Londres, afim de satisfazer ao pagamento de materiaes anteriormente encommendados—50 wagões e trilhos de aço.

Contabilidade

Está em dia esta parte do serviço como podeis verificar pelos annexos sob Ns. 3 e 4 e pelos livros que ficam à vossa disposição ; tendo-se aberto conta em separado para o ramal do Bethlem do Descalvado.

Ramal para o Bethlem do Descalvado

Como foi deliberado em Assembléa Geral que teve lugar a 4 de Outubro findo, contractou a Companhia com o Governo da Provincia a construcção deste ramal, contracto que encontrareis em o annexo sob N.° 5.

Tendo sido anteriormente, por ordem da Directoria passada, procedido ao estudo, levantamento de planta e locação da linha,—e por informação do Engenheiro em Chefe, achando-se as estacas da locação em geral em bom estado de conservação,—ratificou-se apenas uma parte e a 27 de Outubro a Directoria remetteu ao Governo da Provincia as plantas e mais peças relativas á estrada contractada as quaes foram approvadas pelo mesmo Governo, como foi declarado em officio de 22 de Novembro ultimo,—ficando a Companhia obrigada a apresentar em tempo as plantas das estações, da ponte sobre o Rio Bonito e os typos dos pontilhões o boeiros.

Em consequencia já fez a Directoria encommenda para a Europa do material reputado necessario,—con-

tractou os engenheiros e o mais que encontrareis no relatorio do Engenheiro Chefe—annexo N.° 6.

Tendo a Directoria chamado concurrentes á empreitada deste ramal para o movimento de terras, preparativo do leito da estrada, obras d'arte, e fornecimento de dormentes, foi preferida e aceita, como mais vantajosa, a proposta de Angelo Fenili, com quem foi celebrado o respectivo contracto, como vereis do annexo sob N.° 7. As despezas com os serviços concernentes á este ramal tem sido feitas pelas rendas da estrada e montam á Rs. 15:428$893.

Ramal para Itatiba

Na mesma Assembléa Geral que teve lugar a 4 de Outubro, foi resolvido que a Companhia contractasse com o Governo Provincial o ramal para Itatiba.

Em consequencia a Directoria já requereu a celebração do respectivo contracto com o Governo da Provincia, acto este que ainda não se acha consummado, porém em ponto de consecução.

Emissão de acções

Esta Directoria, autorisada pela decisão que tomastes em sessão de 4 de Outubro, e considerando de mais conveniencia a emissão de acções para a realisação das obras que decretastes dos ramaes do Bethlem do Descalvado e Itatiba, julgando agora o momento opportuno

para verificar essa operação, visto que em breve terá de fazer face ás despezas com as obras a que se esta procedendo, resolveu em sessão de Directoria de 19 de Fevereiro corrente que fossem emittidas sete mil acções, provocando-se por meio de annuncios aos Senhores Accionistas a que declarem o numero de acções, que pretendem subscrever; procedendo-se depois a rateio proporcionalmente ás acções possuidas, se os pedidos excederem ao numero determinado. Em conveniencia desta Companhia entendeu tambem a Directoria que as sommas que tem para fundo de reserva, sejam applicadas nestas acções.

Estrada para Matto Grosso

Com officio do Governo da Provincia de 18 de Dezembro findo veio para informar o Aviso, por cópia, do Ministerio da Agricultura de 15 do mesmo mez, em que propõe diversas questões acerca da projectada estrada para Matto Grosso e da possibilidade de levar a effeito este grande melhoramento, mediante favores do Governo, mas independente de garantia de juros ao menos por em quanto.

A Directoria mandou ouvir o Engenheiro Chefe Dr. Lobo á respeito, e sua resposta consta do officio de 4 de Janeiro do corrente anno, como vereis do annexo N.° 8;—no entretanto convém que a Assembléa Geral dos Senhores Accionistas resolva sobre o assumpto.

A Directoria respondendo as questões do supracitado Aviso, declarou-se incompetente para, por si, dar

uma resposta definitiva ao Exmo. Governo Provincial, em satisfação ao seu officio, a informação ministrada pelo Engenheiro Chefe Dr. Lobo,—mais a memoria por elle escripta á respeito em 1878, e a resposta da Directoria passada, com a data de 14 de Fevereiro de 1879.

Questão de zona

Tendo constado á esta Directoria, que a Companhia Mogyana em seu traçado de Casa Branca a S. Simão, penetrava pela zona privilegiada desta Companhia, encarregou ao Engenheiro Chefe o Dr. Lobo que procedesse a medição e estudos tendentes a fazer esse reconhecimento O resultado foi verificar se, que o traçado desde o kilometro 14 até o kilometro 52, ponto a que chegaram os estudos, entrava na zona e nella se conserva, faltando ainda muito para sahir della, como tudo melhor podeis conhecer pelo citado annexo N.° 6.

Esta Directoria, em cumprimento do seu dever, levou á presença de S. Exc. o Sr. Presidente da Provincia o mappa e relatorio elaborados pelo Engenheiro Chefe, afim de, salvaguardando os direitos desta Companhia, resolver em tempo sobre qualquer infracção nos principios estabelecidos nos contractos com o Exmo. Governo, e que dão garantias á esta Companhia.

Sobre a zona de que se falla e em geral a que pertence a esta Companhia, melhor conhecereis pelo mappa junto a este relatorio.

Ponte sobre o rio Mogy Guassù

Esta ponte, de grande utilidade para a Companhia, construida sobre o rio Mogy-Guassú no porto do João Ferreira, em frente a estaçao do mesmo nome, acha-se prompta e entregue ao transito publico desde 15 de Janeiro ultimo, faltando unicamente o travamento de um pegão do lado direito, que não foi assentado por causa da enchente do rio, mas cuja falta em nada prejudica á segurança da mesma, o quê comtudo será realisado na vazante do rio.

Esta ponte foi contractada pela Directoria passada com o Exmo. Governo Provincial.

O prazo estipulado com o mesmo Governo vence-se em 22 de Maio proximo futuro.

A obra acha-se feita com solidez e perfeição, e na phrase do Engenheiro de Districto *«excellente»*, como podeis aquilatar pelo citado annexo N.° 6.

Acha-se pois satisfeito o justo reclamo daquellas localidades feito ao Governo Provincial, e assim a facilidade da sahida de seus productos por onde, naturalmente, lhes é mais conveniente.

São estas as succintas informações que a Directoria vem relatar-vos, achando-se ella prompta e de boa vontade a dar-vos outros esclarecimentos, se precisardes.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 27 de Fevereiro de 1881.

A DIRECTORIA :

Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho,
Presidente.

Antonio da Silva Prado.

Fidencio Nepomuceno Prates.

José Egydio de Souza Aranha.

Barão de Piracicaba.

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral

COMPANHIA PAULISTA

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatorio do trafego correspondente ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1880.

Trafego

Correu com toda a regularidade o serviço.

Mercadorias

Pelos quadros juntos vêr-se-ha que foi este semestre inferior sómente ao de Dezembro de 1879 com o qual é comparado ; esta inferioridade porém é sómente no trafego de exportação porque o de importação é o melhor que a Companhia tem tido até agora ; facto este que prova que ella tem um accrescimento geral no seu trafego—especialmente se lembrarmo nos que não houve materiaes á transportar para construcção de estradas de ferro ou outras identicas obras.

O numero de toneladas que figura nos quadros dá como total 50.462 ; esta quantidade porém é composta sómente dos seguintes generos :

Exportação	Café . . .	29.685	34.007
	Diversos. .	4.322	
Importação	Sal . . .	4.253	16.455
	Assucar. .	1.664	
	Diversos. .	10.538	

Como nos relatorios anteriores não foi incluido, como é de costume, o trafego por wagão—como : madeira. carvão, dormentes, tijollos, &c , &c.—houve sem duvida engano quanto ao pezo do trafego desta comparado com outras estradas da Provincia. Querendo demonstrar que este trafego, especialmente havido entre as estações terminaes da Companhia Paulista, não foi

insignificante no semestre findo, lembrarei que foram rebocados, carregados com madeira, dormentes, &c. :

Entre Jundiahy e Campinas . . .	984	wagões
» Campinas, Rio Claro e Porto Ferreira	1.425	»
	2.409	»

Sendo a lotação media de cada wagão 5 toneladas, temos por consequencia 12.045 toneladas transportadas, que addicionadas ás 50.462 que figuram nos quadros, temos o total de 62.507 toneladas, rebocadas por nossos trens em toda linha e entre Campinas, Rio Claro e Porto Ferreira 27.095 toneladas.

Passageiros

O numero de passageiros, comparado com o semestre correspondente de 1879, mostra um augmento muito satisfactorio.

ANNO E SEMESTRE	PASSAGEIROS		TOTAL
	1.ª classe	2.ª classe	
Dezembro—1879	16 999	66.955	83 954
Dezembro—1880	18 883	70 659	89 542

160

Por estes algarismos vê-se que

1.ª classe	= 21 %	do	total
2.ª »	= 79 %	»	»
	100 %		

Embora a relação entre os passageiros seja 2 de 1.ª classe para 8 de 2.ª, a importancia das passagens demonstra o seguinte :

1.ª classe. .	75:353$360
2.ª » . .	125:706$010
Total.	201:059$370

o que dá a relação de

1.ª classe 37 % do rendimento total de passageiros,
2.ª » 63 % » » » » »

Quadros de rendimento e despeza

ANNO E SEMESTRE	RENDA BRUTA	DESPEZAS DO CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DE CUSTEIO PARA A RENDA
1879—Dezembro	1,118 161$600	386.426$510	731 735$090	34 55 %
1880 — »	1,043.795$650	386 237$120	657.558$530	37.00 %

Pelo quadro acima vêr-se-ha que a renda bruta é menor 64:000$000 do que em Dezembro de 1879 ao passo que o custeio conservou-se no mesmo.

Isto explica-se pelo facto que neste semestre foram conservados mais 21 kilometros de linha—entre Pirassunuuga e Porto Ferreira—, além disto foram transport dos em serviço da propria linha trezentos wagões com dormentes e 544 toneladas de trilhos e seus accessorios e mais 270 toneladas de material para os cincoenta wagões ultimamente recebidos.

Os quadros seguintes demonstram que durante o semestre proximo passado o rendimento por kilometro foi inferior, bem assim a conservação.

Rendimento

ANNO E SEMESTRE	N.º DE KILOMETROS	RENDA BRUTA	RENDA POR KILOMETRO
1Obr.º 1879	203 ½	1,118 161$600	5 494$651
» 1880	225	1,043.795$650	4.639$091

Despeza

ANNO E SEMESTRE	N.º DE KILOMETROS	DESPEZA	CUSTEIO POR KILOMETRO
1Obr.º 1879	203 ½	386 426$510	1 898$901
» 1880	225	386 237$120	1.716$609

Conservação da via permanente

Durante o semestre mais seis kilometros entre Jundiahy e Campinas, foram substituidos com trilhos de aço pelos de ferro que foram mandados á Porto Ferreira para a linha de Bethlem do Descalvado.—Foram substituidos cerca de 15.000 dormentes.

No dia 11 de Julho o córte grande no kilometro 4, perto da ponte de Jundiahy, começou á desmoronar, obrigando a remoção de cerca de mil metros cubicos de terra na nova rampação. Com parte desta terra a curva no aterro adjacente, que até aquella data tinha sómente duzentos metros de raio, foi melhorada, fazendo-se a nova curva de raio superior á trezentos metros.

Estando o serviço de manobras na estação de Campinas muito difficil, por falta de desvios, foram assentados dois, cujo comprimento é de 420 metros.

Toda a linha entre Jundiahy e Campinas, nos lugares onde podiam entrar animaes, foi fechada com cerca de ferro e arame, de maneira que, se fôr preciso, os trens poderão correr de noite com segurança.

Todos os demais serviços do custeio e a linha, foram conservados em bom estado.

Tracção

Durante o semestre as machinas Ns. 1, 3, 8 e 9 soffreram reparos geraes. As demais foram concertadas conforme as necessidades de cada uma. Foram renova-

dos no tocante á madeira treze wagões e outros concertados parcialmente.

Foram montados os cincoenta wagões cobertos, recentemente chegados e postos em trafego.

Um dos guindastes moveis foi construido de novo e assentado sobre mollas, afim de poder correr nos trens com mais segurança.

Foram concluidos dez trolleys para uso e conservação da linha.

Além destas cousas, tudo que foi necessario fez-se, ficando o trem rodante em bom estado.

Telegrapho

O serviço desta repartição correu com toda a regularidade, sem haver qualquer interrupção.

Almoxarifado

Nesta repartição acha-se tudo em ordem.

O valor do material existente no fim de Dezembro foi de Rs. 133.113$043.

Obras e Estações

Quasi todos os edificios da Estação de Campinas foram envidraçados em parte e retelhados por serem muito estragados pelo temporal acompanhado de chuva de pedras enormes, que cahiu sobre esta cidade no dia 24 de Setembro proximo passado.

Os armazens de Campinas foram concertados e muitas portas renovadas.

Os demais armazens e edificios da Companhia foram concertados e pintados conforme suas necessidades.

Foram construidas duas casas para a gente da conserva nos kilometros 47 e 85, na secção de Campinas á Rio Claro

Na linha entre Cordeiro e Porto Ferreira foram construidos dois boeiros novos—no kilometro 61 e na estação de Pirassununga.

Accidentes

Nenhum.

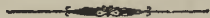
Contadoria

Acha-se toda a escripturação em dia e na melhor ordem possivel.

Deus guarde à V. S.

Illmo. Snr. Dr. Francisco Antonio de Souza
Queiroz Filho, M. D. Presidente da
Companhia Paulista.

Walther J. Hammond,
Inspector Geral.

163

PASSAGEIROS

Movimento de cada uma das Estações no semestre findo em Dezembro de 1880

NOME DAS ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		TOTAL
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	
Jundiahy . . .	576	3 406	3 932
Louveira . . .	113	926	1.039
Rocinha . . .	983	3 345	4 328
Vallinhos. . .	525	1 908	2 433
Campinas. . .	10 427	31 622	42.049
Boa Vista . .	15	375	390
Rebouças . . .	164	2 519	2.713
Santa Barbara .	297	2 493	2.790
Tatú	280	818	1 098
Limeira . . .	1.679	6.204	7 883
Cordeiro . . .	414	1 475	1 889
Rio Claro. . .	1 428	4 497	5.925
Araras . . .	742	2.5 2	3.254
Guabiroba . .	154	620	774
Leme . . .	115	1 018	1.133
Pirassununga. .	770	5 023	5 793
Porto Ferreira .	201	1 868	2 069
Totaes	18 883	70 659	89.542

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

WALTER J. HAMMOND,
a) Inspector Geral.

MERCADORIAS

Mavimenio de cada uma das Ectações no semestre findo em Dezembro de 1880

NOME DAS ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		TOTAL	
	Tonelad	Arrobas	Tonelad	Arrobas	Tonelad	Arrobas
Jundiahy . . .	30	2 040	6	408	36	2 448
Louveira . . .	272	18 496	114	7 752	386	26.248
Rocinha . . .	.651	44.268	165	11 220	816	55 488
Vallinhos. . .	1 284	87 312	81	5 508	1 365	92 820
Campinas. . .	16.110	1 095 480	11 779	800 972	27.889	1.896 452
Boa Vista. . .	8	544	2	136	10	6[illegible]0
Rebouças . . .	175	11 900	25	1 700	200	13 600
Santa Barbara .	173	11 764	212	14 416	385	26 [illegible]80
Tatú	650	44 200	80	5 440	730	49.640
Limeira . . .	1 836	124 848	571	38 828	2 407	163 676
Cordeiro . . .	1 456	99 008	54	3 672	1 510	102 680
Rio Claro. . .	5 656	384 608	1 855	126 140	7 511	510 748
Araras . . .	1 214	82 552	286	19 448	1 500	102 000
Guabirobas . .	562	38 216	97	6.596	659	44 812
Leme	539	36.652	129	8 772	668	45.424
Pirassununga.	3 032	206 176	559	38 012	3 591	244 188
Porto Ferreira .	359	24 412	440	29 920	799	54 3[illegible]
Totaes.	34 007	2 312 476	16 455	1 118 940	50 462	3 431 416

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

WALTER J. HAMMOND,
Inspector Geral.

b)

165

Movimento de café, sal, assucar, &c, nas Estações no semestre findo em Dezembro de 1880

NOMES DAS ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO Toneladas			IMPORTAÇÃO Toneladas			
	Café	Diversos	Total	Sal	Assucar	Diversos	Total
Jundiahy . .	—	30	30	—	—	6	6
Louveira . .	225	47	272	6	14	94	114
Rocinha . .	627	24	651	21	—	144	165
Vallinhos . .	1.259	25	1 284	25	6	50	81
Campinas . .	13.274	2.836	16 110	2.679	1 480	7.620	11.779
Boa Vista . .	7	1	8	—	—	2	2
Rebouças . .	122	53	175	15	—	10	25
Santa Barbara .	71	102	173	8	—	204	212
Tatú . . .	613	37	650	4	2	74	80
Limeira . . .	1 648	188	1.836	73	122	376	571
Cordeiro. . .	1 430	26	1 456	2	—	52	54
Rio Claro . .	5 218	438	5 656	979	—	876	1.855
Araras . . .	1.095	119	1 214	22	26	238	286
Guabirobas . .	526	36	562	11	14	72	97
Leme . .	489	50	539	29	—	100	129
Pirassununga .	2 865	167	3 032	225	—	334	559
Porto Ferreira.	216	143	359	154	—	286	440
	29 685	4 322	34.007	4 253	1.664	10 538	16.455

Exportação. . . 34 007 }
Importação. . . 16.455 } 50.462 toneladas.

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

WALTER J. HAMMOND,
Inspector Geral.

c)

RENDIMENTO

A receita da Estrada divide-se como segue

DESCRIPÇÃO DO TRAFEGO	RENDA	Porcentagem da renda Total da linha
Passageiros . . .	201.059$370	19.26 %
Mercadorias. . .	808.529$030	77.46 %
Encommendas . .	13.2[illegible]6$310	1.27 %
Telegrapho . . .	8.032$[illegible]30	.77 %
Animaes. . . .	5.0[illegible]2$290	.48 %
Armazenagem . .	590$130	.06 %
Diversas receitas .	7.396$040	.70 %
Total.	1,043.795$650	100.00 %

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

WALTER J. HAMMOND,
Inspector Geral.

d)

DESPEZAS

A despeza da Estrada divide-se como segue

DESCRIPÇÃO DAS DESPEZAS	DESPEZAS	Porcentagem da despeza Total da linha
		%
Conservação da via permanente.	165.679$718	42.90
Tracção . . .	95.459$278	24.71
Carro e wagões .	27.016$[illegible]24	7.00
Trafego . . .	68.523$591	17.74
Administração .	26.197$559	6.78
Estação de Jundiahy	3.36[illegible]$750	.87
Total.	386.237$120	100.00

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

WALTER J. HAMMOND,
Inspector Geral.

e)

168

MATERIAES GASTOS PELAS MACHINAS

Quadro mostrando o termo medio dos gastos por machina e por kilometro, de carvão, azeite e cebo no semestre findo em Dezembro de 1880

NUMEROS DAS MACHINAS	CARVÃO EM KILOS	N.° DE WAGÕES REBOCADOS	AZEITE EM LITROS	CEBO EM KILOS	QUALIDADE DO TREM
1 á 4	5.1 á 6.6	6.9 á 10 0	.029	.016	Mixto
5 á 8	8.8 á 10.9	15 á 22	.046	.035	Carga
9 á 11	4 4 á 5.2	8.3	.027	.016	Expresso
12 á 15	5.2 á 9.4	9.5 á 18 0	.035	.008	Mixto

Numero de kilometros percorridos pelas machinas:

Com os trens queimando carvão de pedra.	199 004
Fazendo manobras . . .	16 003
Kilometros percorridos . . Total.	215 007

Materiaes gastos e consummidos pelas machinas e wagões:

Carvão de pedra . . .	1.343.20 kilos
Azeite de cebo—2 965 galões ou	13.345 »
Cebo	3.902 »

Custo medio:

Carvão de pedra —30$000 por 1.000 kilos.
Cebo . —6?0 rs por kilo.
Azeite de cebo.—3$200 por galão ou 706 rs. por litro

Campinas, 5 de Fevereiro de 1881.

(Assignado) WALTER J HAMMOND,
Inspector Geral.

ANNEXO N.º 2

Demonstração do 23.º dividendo

170

Demonstração do 23.° dividendo aos accionistas da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro do anno findo. .	740:329$277	Importancia destinada ao pagamento do 23.° dividendo (8$000 por acção, ou 8 %). . .	491:832$000
		Idem destinada ao fundo de reserva. . .	64:438$728
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior	4.745$240	Idem destinada á amortisação da divida da Companhia	183:415$623
		Idem sujeita a liquidação netse semestre . .	5.388$166
	745:074$517		745:074$517

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 27 de Fevereiro de 1881.

Gabriel Nunes Ramalho
Guarda-Livros.

171

ANNEXO N.º 3

Balanço do semestre findo em 31 de Dezembro de 1880

Balanço relativo [illegible] semestre de Julho á Dezembro de 188[illegible]

ACTIVO

Acções a' emittir		
Importe das mesmas		2,785:200$000
Construcção da linha, e despezas accessorias.		
Gastos feitos com :		
Encorporação da Companhia	278[illegible]	
Moveis e utensis	11:85[illegible]	
Instrumentos e ferramentas	1:11[illegible]	
Cessão de privilegio	40:00[illegible]	
Obras da construcção	8,748:35[illegible]8	
Material fixo	3,0[illegible]4:32[illegible]7	
» rodante	1,041:26[illegible]47	
Telegrapho	44:13[illegible]2	
Diversos materiaes.	67:[illegible]	
Compra de animaes	12[illegible]00	
Juros, commissões e descontos	805:74[illegible]96	13,775:780$149
Demanda com os empreiteiros		
Gastos com a mesma		63:127$462
Garantia de juros		
Recebido da Provincia		130:897$473
Acções da companhia		
Importancia de 149 acções representando parte do fundo de reserva		29:830$000
Acções caucionadas		
Importancia de 1,135 acções caucionadas á Caixa Filial do Banco do Brazil		228:692$600
Agio		
Pel[illegible] que foi votado [illegible] de accionistas		1,250:000$000
Ramal para o Bethlem		
Gastos feitos com o mesmo	15:42[illegible]03	
Prolongamento a Araraquara		
Idem idem	54:70[illegible]00	70:135$783
Materiaes para custeio		
Importe dos existentes no Almoxarifado		185:996$480
Fry Mayers & Cª		
Saldo em poder dos mesmos para compra de materiaes.		93:147$608
Dulley, Miller & Brunton		
Saldo em poder dos mesmos para compra e despezas de materiaes		26:844$070
Companhia ingleza		
Saldo a n/favor		129:832$097
Companhia Mogyana		
Idem idem		64:459$750
Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro		
Idem idem		1:078$390
Diversos devedores		
Idem em mão de diversos.		25:085$9[illegible]9
Caixa		
Dinheiro nas caixas em S. Paulo e Campinas		41:552$188
	S. E. [illegible] O.	18,901:660$019

PASSIVO

Capital			
75,000 acções de 200$000 rs. cada uma			15,000:000$000
Emprestimo emittido			
Valor do mesmo		1,635:557$795	
Lucros e perdas			
Saldo desta conta		6:138$031	1,641:695$826
Accionistas			
Agio não reclamado		72:560$000	
Dividendos			
Pelos que não foram recebidos		29:065$251	
Contas correntes			
Saldo desta conta		5:56[illegible]$468	107:186$719
Thesouro provincial			
Saldo a seu favor		130:897$479	
Companhia Ituana			
Saldo desta conta		89$780	
Companhia Sorocabana			
Idem idem		3:077$760	
Matriz de Campinas			
Idem idem		14:26[illegible]$550	
Imp[illegible]sto de transito			
Idem idem		104:825$[illegible]51	253:150$920
Caixa filial do Banco do Brazil			
Saldo de conta corrente			67.835$416
Pessoal			
Vencimentos por pagar no mez de Dezembro			42:614$939
Fundo de reserva			
Importancia que constitue o mesmo			268.989$060
Receita geral			
Saldo liquido da receita e despeza da linha conforme o balancete deste semestre	740:329$277		
Receita por liquidar no semestre anterior	4:745$240	745:074$517	
Receita especial			
Proveniente da taxa addicional		756 990$635	1,502:065$152
Diversos credores			
Saldo a favor de diversos			18:121$957
			18.901:660$019

Escriptorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 27 de F[illegible]ver[illegible]iro de 1881.

GARBIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 4

Balancete do semestre findo em 31 de Dezambro de 1880

Balancete da Receita e Despeza liquida da Estrada de Ferro da Companhia Paulista no semestre de Julho á Dezembro de 1880

RECEITA		IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros — 1.ª Classe	8,3[illegible]7		
Passageiros — 2.ª »	70,659		
Passageiros — Ida e volta	5,283		
	84,259	201:059$370	
Encommendas e bagagens		13:216$310	
Animaes		5:022$290	
Telegrapho		8:082$130	
Mercadorias — Toneladas	50,462	806:0[illegible]3$360	
Armazenagem		59[illegible]$430	1,033:983$890
Percentagem pela arrecadação de impostos		6:165$980	
Aluguel de Estação		2:580$000	
» » casas		606$000	
Uso de zona privilegiada		1:700$000	
Emolumentos por transferencias de acções		152$400	
Receitas diversas		2:595$720	13:800$100
Taxa addicional		. . .	144 594$790
			1,192:378$780

DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha	Demonstração —A—	165:679$718	
Tracção	» —B—	95:459$278	
Trafego	» —C—	68 523$591	
Administração e despezas diversas	» —D—	26:197$559	
Reparos de carros e wagons	» —E—	27:016$224	
Escriptorio central	» —F—	11:710$480	
Aluguel de wagons		3:825$940	
» e custeio da Estação de Jundiahy		3:360$750	
Imposto sobre industrias e profissões		50:165$963	
Despezas extraordinarias		100$000	452:049$503
SALDO		. . .	740:329$2
			1,192:378$780

Demonstrações a que se refere o Balancete supra

Demonstração A — Conservação da linha e suas dependencias

Administração e escriptorio	. . .	11:586$855
Conservação e renovação da via permanente :		
Pessoal	102:513$700	
Material	43:019$208	145:532$908
Reparos de estradas, pontes, signaes, etc	. . .	8:559$955
		165:679$718

Demonstração B — Tracção

Administração e escriptorio	. . .	6:815$020
Despezas das locomotivas em serviço :		
Pessoal	16:176$500	
Carvão e lenha	40:350$000	
Agua	1:350$000	
Azeite, sebo e outros materiaes	7:874$883	65:706$983
Reparo e renovação :		
Pessoal	17 771$280	
Material	5:165$995	22:937$275
		95:459$278

Demonstração E — Reparo de carros e wagons

Carros :		
Administração e escriptorio	. . .	4:897$047
Pessoal	2:519$530	
Material	775$450	3:294$980
Wagons :		
Pessoal	11:228$480	
Material	7:595$717	18:824$197
		27:016$224

Demonstração C — Trafego

Pessoal	56:812$860
Azeite, graxa, fardamento, impressos, papelaria e outros materiaes	11:710$731
	68:523$591

Demonstração D — Administração

Inspectoria Geral, Secretaria, Contadoria e Pagadoria	10:571$385
Telegrapho	11:026$805
Almoxarifado	4:599$369
	26:197$559

Demonstração F — Escriptorio Central

Pessoal	9:281$640
Aluguel e concerto de casa	600$00
Impressões, annuncios, e outras despezas	1:7 9$84
Transporte e estada do pessoal	109$00
	11:710$48

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 27 de Fevereiro de 1881.

GABRIEL NUNES RAMALHO — Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 5

Contracto com o Governo Provincial para o ramal do Bethlem

Cópia

Contracto celebrado entre o Governo da Provincia e a Companhia Paulista, para construcção de um ramal de estrada de ferro, que partindo do ponto terminal da linha do Mogy-Guassú, no Porto Ferreira vá terminar na Villa do Bethlem do Descalvado.

Aos vinte e cinco dias do mez de Outubro de mil oitocentos e oitenta, no Palacio do Governo, perante o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Doutor Laurindo Abelardo de Brito, Presidente da Provincia, compareceram o Doutor Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, na qualidade de Presidente da Companhia Paulis-

ta de Estradas de Ferro do Oeste da Provincia, e os demais membros da Directoria abaixo assignados, afim de contractarem a construcção de um ramal da estrada de ferro, que partindo do ponto terminal da linha do Mogy-Guassû, no Porto Ferreira, vá terminar na Villa do Bethlem do Descalvado, e concordaram no seguinte :

1.°

O Governo da Provincia contracta com a Companhia Paulista a construcção, custeio e gozo de um ramal de estrada de ferro, que partindo do ponto terminal da linha do Mogy Guassú, no Porto Ferreira, vá terminar na Villa do Bethlem do Descalvado.

2.°

Para construcção, custeio e gozo deste ramal o Governo concede á Companhia Paulista privilegio exclusivo por noventa annos, contados de doze de Maio de mil oitocentos setenta e trez, o qual privilegio é intransferivel antes e durante a construcção do ramal, salvo autorisação especial do Governo, que apreciará as circumstancias.

3.°

No fim dos noventa annos cessará o privilegio concedido á Companhia Paulista, porém, na fórma dos seus Estatutos (artigo quarto) approvados pelo Governo, conservará a plenitude de seus direitos sobre o ramal de ferro e seus pertences, podendo usar delle, custeial-o

como bem lhe approuver, salvo sempre o direito de desapropriação que compete ao Governo pela clausula deste contracto.

4.°

A perda do privilegio só terá lugar nos casos expressos no presente contracto, precedendo acto motivado da Presidencia com recurso para o Conselho de Estado.

5.°

Durante os noventa annos do privilegio, o Governo não concederá que se organisem emprezas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de trinta e um kilometros de cada lado, e na mesma direcção do ramal que se construir em virtude deste contracto, excepto se houver accordo com a Companhia Paulista.

Esta prohibição não impedirá a construcção de outros caminhos de ferro, que posto comecem no mesmo ponto, tenham todavia direcção differente, aos quaes será permittido aproximar-se e até cruzar a linha do ramal deste contracto, comtanto que, dentro da zona privilegiada nem uma outra Companhia de estrrda de ferro possa carregar ou descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem, salvo accordo neste caso com a Companhia Paulista. Quando, porém, o ramal vier entroncar se na linha Paulista, e ahi terminar, será licito carregar e descarregar nos pontos encravados na zona.

O Governo da Provincia terá o direito de escolher entre as estações da linha do ramal de ferro, que ora se

contracta, as que deverão servir de ponto de juncção ás ramificações ou de entroncamento de novas linhas ferreas, com o pagamento da taxa de que se falla no artigo desoito. Se, porêm, a Companhia Paulista se julgar prejudicada pela escolha, ou pela taxa, poderá recorrer ao juizo arbitral pela maneira estabelecida nos artigos quarenta e quatro e seguintes deste contracto.

6.º

A Companhia Paulista terá direito de construir ramificações de ferro, de madeira ou de qualquer material convenente, assim como de abrir canaes e estradas ordinarias para chamar concurrencia á sua linha principal.

7.º

A linha do ramal será da mesma bitola da estrada de que é prolongamento, e construida de modo que não tenha curvas de menos de duzentos e vinte metros de raio, nem declives de mais de dois por cento.

8.º

Nos lugares onde isto fôr necessario, para evitar a entrada de animaes na linha, o terreno occupado pelo ramal, e suas obras será separado das terras adjacentes, por meio de cercas ou vallos á custa da Companhia.

9.°

Nos pontos em que a linha do ramal de ferro fôr atravessada na sua superficie por caminhos ordinarios, de uso publico, far-se-hão as obras necessarias para estabelecer-se o typo de passagem dita «Americana».

10

A Companhia Paulista terá o direito de desviar os caminhos ordinarios, de uso publico ou particular afim de atravessarem a estrada de ferro nos pontos que forem mais convenientes. Terá tambem o direito de fazer nos cursos de agua os desvios ou correcções que forem necessarios para construcção do leito da estrada de ferro, sem prejuizo do publico.

11

A Companhia Paulista apresentará ao Governo no prazo de seis mezes á contar da presente data o projecto definitivo da estrada, composto de plantas, perfil longitudinal, e relatorios descriptivos a respeito.

12

O Governo decidirá dentro de trinta dias se admitte ou não o projecto definitivo.

Se no fim de trinta dias o Governo não tiver apresentado objecção á elle, será considerado como approvado e admittido, e a Companhia terá o direito de proceder immediatamente a construcção das obras, como se

tal approvação tivesse sido dada expressamente. Se o Governo apresentar alguma objecção no sentido de insufficiencia no projecto, recorrer-se-ha ao juizo arbitral para este decidir o ponto de discordancia entre as partes, na fórma prescripta neste contracto.

13

Approvado o projecto, poderá entretanto ser modificado posteriormente com vistas de economia e de seu melhoramento, de accordo com o Governo, comtanto que a modificação não altere para peior as condições marcadas no artigo para as declividades e curvaturas.

14

Os trabalhos da estrada deverão ser principiados dentro de trez mezes depois da approvação do projecto, e se terminarão dentro de vinte mezes contados do seu começo.

15

A linha poderá ser aberta por secções que forem ficando promptas antes do prazo marcado no artigo anterior de accordo com o Governo.

16

Se a Companhia não cumprir o que diz respeito aos prazos de começo e terminação das obras, incorrerá na multa de cinco contos de réis, e mais cinco contos

no fim do primeiro semestre, effectuando-se no fim do segundo semestre a perda do privilegio para essa parte que não estiver construida

17

Quando se julgar conveniente construir outras linhas de estrada de ferro, que sejam ramificação e dependencias do ramal deste contracto, ou tenham de ser de bitola larga ou estreita, será a Companhia Paulista preferida para taes emprezas em igualdade de condições, devendo declarar dentro de sessenta dias, á contar da data da consulta do Governo se quer se encarregar da mesma.

As preferencias serão sem prejuizo das concessões anteriormente feitas pelo Governo Provincial e Geral.

A preferencia entende-se o direito que garantido fica á Companhia Paulista de ser ouvida sobre as propostas que apparecerem, ou sobre bases della formuladas pelo Governo para realisação da empreza, que se projecte sem necessidade de apresentar a Companhia proposta sua.

18

No caso de serem as emprezas da clausula antecedente dadas a outra Companhia ou pretendente, porque não queira a Companhia Paulista della se encarregar, não poderá esta oppor-se á juncção das novas estradas e ramificações á sua linha.

Neste caso terá o Governo o direito de regular a policia do serviço.

A taxa que as novas linhas deverem pagar á Companhia Paulista pelo uso de seus carros, estações, pelo serviço dos empregados, et cœtera, será a mesma existente hoje entre a Companhia Ingleza e a Paulista salvas as modificações que as circumstancias justificarem, feitas de accordo com o Governo.

Por seu lado a Companhia Paulista adquirirá igual direito com igual onus ao uso das novas linhas que se vierem juntar á sua.

Nem uma das Companhias poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas que lhe não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando sómente estabelecido o direito de transito de carros e wagões, mas não o de locomotivas.

Por este transito receberá a Companhia Paulista a taxa ou tarifa que regular na sua linha para passageiros, mercadorias, et cætera. Quaesquer questões que possam suscitar-se a este respeito, serão decididas por arbitros, na fórma designada neste contracto.

19

Em caso de se ter de construir novas linhas, não poderão ser concedidas, nem o Governo poderá por si emprehender aquellas que pretenderem ligar se á estradas de outras Companhias quando o ponto objectivo ou a região a servir poderem se ligar ás estradas da Companhia Paulista, com vantagem de menor percurso ou menor frete, ou menor tempo de viagem contados até á Capital de São Paulo, como convém ao bem publico.

20

A Companhia Paulista terá o direito de desapropriar, na fórma da legislação vigente, os terrenos e edificios, materiaes de construcção ou outros objectos de propriedade particular, que possam ser necessarios para o leito da estrada de ferro e suas estações e mais obras, gozando de todos os favores que a tal respeito concedam as leis ás estradas geraes e provinciaes.

Na avaliação dos terrenos e propriedades que forem desapropriadas, o augmento de valor produzido pela estrada de ferro, não será levado em conta.

21

A disposição desta clausula será applicavel ás obras de que tratam os artigos um, onze e outros, bem como a quaesquer terrenos que á Companhia Paulista convenha desapropriar afim de facilitar o estabelecimento de povoações nas estações intermediarias, tudo em relação á nova estrada, como tambem ás já construidas. Fica entendido que a disposição desta clausula terá caracter permanente e será applicavel á quaesquer obras novas ou necessidades do custeio nas linhas em trafego.

22

A Companhia Paulista não ficará sujeita a desapropriação alguma de nem um dos terrenos, que segundo este contracto tiver previamente adquirido, salva a hypothese da clausula quarenta deste contracto.

23

O Governo dará á Companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis afim de que possa ella realisar a arrecadação das taxas estabelecidas, e para que sejam respeitados os guardas e empregados, que a Companhia tenha de estabelecer, para velarem na observancia dos seus regulamentos e manterem a policia da estrada.

24

E' permittido á Companhia Paulista para este fim e para manter seus regulamentos e conservar a ordem nas estações e na linha da estrada ter á sua custa um certo e limitado numero de guardas, que poderão andar armados de conformidade com o artigo treze do Decreto numero mil novecentos e trinta de vinte de Abril de mil oitocentos cincoenta e sete. Estes guardas, porém, ficarão sujeitos a inspecção das autoridades locaes e deverão ser cidadãos brazileiros.

25

Este contracto é feito sem garantia de juros ao capital que a Companhia dispender na construcção da estrada.

Convindo, porém, acautelar eventualidades que possam fazer baixar a renda do trafego e comprometter as finanças de uma Companhia já entrelaçada com grandes interesses de ordem publica, fica estipulado o seguinte :

A Companhia perceberá os preços de transportes de mercadorias e passageiros segundo uma tabella, que o Governo de accordo com ella organisará conforme as seguintes bases :

Primeira.—Para os generos de producção do paiz que se destinem principalmente á exportação como o cafè, assucar, algodão, fumo, couros e outros semelhantes o maximo do preço não excederá de vinte réis por arroba em legua de trez mil braças, e para os de alimentação, como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, toucinhos, carnes e outros semelhantes não excederá de quinze réis por arroba pela mesma distancia. Este será tambem o maximo dos generos alimenticios de importação, taes como o sal, a farinha de trigo e peixe salgado.

Segunda.—Para os generos de importação não comprehendidos no numero antecedente, o maximo do preço será de trinta réis pelo mesmo pezo e distancia.

Terceira.—Poderão ser sujeitas á uma tarifa mais elevada do que a dos numeros primeiro e segundo, quer sejam de exportação, quer de importação os objectos que, em consequencia do seu grande volume e pouco pezo são de desvantajosa conducção como mobilia, caixas com chapéos e outros semelhantes, podendo nestes casos o preço elevar-se até o dobro do das respectivas classes.

Quarta.—Dependerão de tarifa mais elevada do que ca preedente os artigos de conducção perigosa como a polvora, e os de maior responsabilidade para a Companhia em consequencia de sua fragilidade, taes como piano, louça, vidros, et cœtera, ou os de grande valor

e pequeno pezo, como ouro, prata, joias, moeda papel, et cætera.

Quinta.—Haverá uma tarifa especial para os animaes vivos de qualquer especie que sejam, e tambem outra especial para as madeiras, pedras ou metaes de grande pezo ou dimensões

Sexta.—O maximo do preço de transporte para passageiros de primeira classe será de seis entos ré s por legua de trez mil braças, para os de segunda clas e quatrocentos réis, e para os d e terceira duzentos réis.

Tudo quanto fôr relativo á bagagem o preço será regulado com a maior clareza e precisão.

Fixar-se-ha um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas.

Far-se ha um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

Setima.—Os comboios especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os wagões separados para as familias, sociedades ou grupos de passageiros serão sujeitos à regras especiaes, as quaes depois de fixadas serão applicadas á todos.

Oitava.—A lista dos preços autorisados serão impressas e expostas em um lugar proeminente e accessivel de cada estação.

As horas de partida e chegada de cada comboio serão declaradas nas ditas listas.

Nona.—Os preços serão os mesmos para todos, exceptuados os privilegios deste contracto Estabelecer-se-hão diminuições e isenções de preços á favor das crianças menores de doze annos e dos menores de trez.

Decima.—Se essas tarifas não produzirem uma renda que dê aos accionistas um dividendo pelo menos sete por cento sobre o capital despendido, poderão ser ellas no semestre seguinte elevadas, de accordo com o Governo, quanto baste, para indemnisar a falta havida no semestre anteriar e garantir sete por cento no semestre corrente, o que se entende tambem para o caso de abertura por secções. As circumstancias do momento pezadas por ambas as partes determinarão o grau de alteamento das tarifas para os dois effeitos assignalados.

Se as circumstancias não permittirem o alteamento em tanto quanto baste para dentro do semestre conseguir-se logo ambos ou qualquer dos fins assignalados se fará simplesmente a elevação justificavel pelas circumstancias, e nos semestres futuros continuará a elevação até operar-se a completa reparação das differenças havidas.

Undecima.—Se a renda da estrada de novo permittir que com as tabellas primitivas se faça o dividendo de sete por cento e fiquem indemnisadas as deficiencias anteriores serão immediatamente postas em vigor as tabellas primitivas cessando as tabellas augmentadas de que se falla no numero dez destas bases.

Duodecima.—Se as tabellas da Companhia Paulista que estão em vigor derem renda para um dividendo maior de sete por cento, a Compánhia não será obrigada á alteral as senão quando em dois annos consecutivos derem mais de doze por cento.

Decima terceira.—Sempre que o rendimento liquido da estrada por qualquer tabella exceder a doze por cento por dois annos consecutivos, terá o Governo o direito de reduzil-a tanto quanto fôr necessario para extinguir

o excesso sobre doze por cento do rendimento do capital.

Fica entendido que dentro do limite das tabellas primitivas e do rendimento maximo de doze por cento do capital a Companhia Paulista tem a liberdade de modificar as tarifas quanto lhe convier, em todas as suas linhas, e poderá pôr em pratica nellas o principio da tarifa differencial afim de facilitar o desenvolvimento das regiões mais afastadas do litoral.

26

Para fiscalisação do estipulado no artigo anterior, finda a estrada e aberta ao transito publico, mandará o Governo liquidar o capital nella gasto, o qual não poderá exceder á quatrocentes contos de réis por seis kilometros e seiscentos metros, e sobre esse capital liquidado se calculará para conhecer a renda da estrada.

27

Para conseguir a elevação de tarifas estipuladas no artigo vinte e cinco paragrapho dez deverá a Companhia apresentar ao Governo uma exposição circumstanciada do movimento economico da estrada no semestre anterior, demonstrando concludentemente que a renda não deu para fazer o dividendo de sete por cento, e o Governo ou aceitará desde logo essa demonstração ou poderá mandar examinar a escripturação da Companhia caso em que lhes serão franqueados todos os livros e papeis concernentes ao assumpto, além do auxilio ao

agente do Governo prestado por um encarregado da Companhia

A deliberação, attenta a natureza urgente da materia será dada dentro de quarenta dias da data da exposição feita ao Governo.

28

Na liquidação do capital gasto na estrada serão contempladas as seguintes despezas :

Primeira.—Dinheiro despendido com o levantamento de plantas, organisação de projectos, explorações, orçamentos, annuncios impressões, mappas, gazetas, pórtes de cartas, despezas de viagem para os trabalhos e as demais necessarias para que se possa levar a effeito a construcção da estrada.

Segunda —Sommas despendidas razoavelmente com o levantamento de capitaes, acquisição de terrenos e indemnisação aos proprietarios ou outros prejudicados, e com a construcção ou acquisição das obras necessarias para seu uso, como estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas' reservatorios de agua, bombas, encanamentos, platafórmas, giradores, passadeiras, porteiras, signaes, trilhos, mancaes, linhas telegraphicas, e todas as outras cousas concernentes e consideradas como constituindo obras de uma estrada de ferro Entram tambem nesta verba todas as machinas de mera applicação e utilidade local, que sejam necessarias.

Terceira.—O custo do primeiro e completo lote de machinas, locomotivas, carruagens de passageiros ou wagões, carretões para mercadorias.

Quarta.—O valor que se despender durante a construcção á titulo de dividendo.

Quinta.—As despezas de administração durante os trabalhos da estrada e antes de sua abertura ao publico.

29

Todas as despezas que constituem capital na fórma do artigo anterior, bem como as semestraes de que se falla no artigo vinte e sete, deverão ser despezas reaes, bona fide feitas e devidamente provadas ao Governo.

30

Se em qualquer tempo, depois de completa e aberta toda a linha da estrada de ferro, seu andamento fôr interrompido arbitrar a a caprichosamente pela Companhia, o Governo poderá impôr a multa diaria de cem mil réis. Essa mesma multa se ampliará aos casos em que a Comnhia recuse passagem á pessoas ou transporte á generos que o Governo tenha por este contracto o direito de fazer seguir pela estrada.

31

Durante o privilegio a Companhia além do que fica estipulado quanto á percepção de fretes e tarifas fica obrigada ás seguintes regras:

Primeira.—A Companhia fará divisões de assentos ou lugares para os passageiros com as necessarias acommodações e com as designações de classes de viajantes.

Segunda.—Os comboios especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares assim como os wagões separados para familias, sociedades ou grupos de passageiros serão sujeitos á regras especiaes, as quaes depois de fixadas serão applicadas á todos.

Terceira.—As listas dos preços autorisados serão impressas e expostas em lugar proeminente e accessivel em cada estação.

As horas de partida e chegada de cada comboio serão declaradas nas ditas listas.

Quarta.—Nem uma despeza de armazenagem será exigida pela Companhia pelos objectos entregues nos seus depositos, salvo o que fôr estipulado no respectivo regulamento por qualquer demora que haja em expedil-as, quando não tenham sido exigidos por seus donos, qualquer que sdja o motivo dessa demora.

Quinta.—A Companhia não cobrará taxa alguma addicional por carregar ou descarregar, por armazena gem ou deposito de objectos, se essa despeza não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transporte.

Sexta.– A Companhia será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos que forem traz dos ás suas estações, e as regras para a ordem de preferencia, se forem necessarias outras, além da prioridade de sua entrada nas estações, serão estabelecidas com clareza na dita tabella, e serão as mesmas para todos, á excepção dos casos de preferencia á favor do Governo, á bem do serviço publico.

32

A Companhia Paulista será obrigada à estabelecer em toda a extensão da estrada uma linha telegraphica que estará sempre prompta para o serviço do Governo, nada pagando este peles seus telegrammas, isto sem prejuizo de qualquer linha que o Governo Geral ou Provincial queiram estabelecer à sua custa ao longo da estrada.

33

A estrada de ferro que se projecta e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transito das estradas actuaes e outras, que para commodidade publica no futuro se abrirem, nem a Companhia poderá exigir encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja pelo cruzamento de outra estrada por baixo, por cima ou ao nivel da estrada deste contracto. Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construidas, conservadas e reparadas à custa da Companhia Paulista, salvo se a construcção della fôr exigida pelo Governo depois de construida a estrada de ferro, porque nesse caso as despezas com ellas feitas, serão pagas pelo Governo.

34

As malas do correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente aos cefres publicos serão conduzidas gratuitamente pelos carros da Companhia porém ao cuidado e por conta e risco do Governo.

As sommas assim remettidas serão selladas em caixa.

Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo pagará este vinte por cento menos do que pagar o publico por objecto semelhante. Para o serviço do correio será feita uma divisão em um dos wagões de passageiros com espaço para trez homens e com as necessarias acommodações para receber as malas e dispol-as de maneira que o serviço se facilite.

Se o Governo exigir para este serviço maior espaço do que o de um wagão que possa acommodar seis pessoas, a Companhia fornecel o-ha mediante uma indemnisação por parte do Governo, no caso contrario o Governo empregará carros seus.

Nas estações ou perto dellas terá o Governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas aos vehiculos ou pessoas que as tiverem de levar aos differentes lugares

Dois passageiros terão tambem passagem gratis todos es dias nos wagões da classe correspondente a sua posição social, indo em serviço do Governo ; a bagagem de cada um será livre até o pezo de trez arrobas ou cincoenta kilogrammas, nãs comprehendidos os instrumentos necessarios para o preenchimento de suas obrigações.

35

Se o Governo tiver de mandar tropa para alguma parte e quizer utilisar se da estrada de ferro, a Companhia será obrigada a pôr immediatamente á sua disposição por metade dos preços da tarifa estabelecida todos os meios de transporte que possuir e empregar tambem

nessa conducção os meios de transporte do Governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

36

A Companhia transportará nas viagens ordinarias, cujo horario será marcado, os prezos e seus respectivos guardas em carros pertencentes ao Governo com a necessaria segurança e receberá por este serviço a metade do preço pago pelo publico por carros de segunda classe.

Não obstante esta disposição a Companhia deverá ter pelo menos um carro proprio para conducção dos ditos prezos e os transportará pelos mencionados preços.

37

A Companhia Paulista transportará gratuitamente para qualquer ponto da estrada em carros de terceira classe, numero de colonos não excedente a cinco mil, á razão de um mil, quando muito, em cada anno, que tiverem obtido concessão de terras e forem enviados por conta e ordem do Governo Geral ou Provincial, precedendo aviso e sendo os ditos colonos distribuidos em grupos que não difficultem o transporte.

Os colonos que forem remettidos por conta de particulares afim de serem empregados no serviço da lavoura e que se apresentarem munidos de uma guia da Repartição Geral das Terras Publicas ou da Presidencia da Provincia pagarão metade dos preços que forem fixados para os passageiros de terceira classe.

38

A Companhia fornecerá á Presidencia todos os dados estatisticos que esta exigir a respeito do trafego da linha, das distancias percorridas et cœtera.

39

A Companhia fica sujeita aos Regulamentos policiaes em vigor quanto á segurança da estrada e seu custeio regular.

40

Se o Governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro com todas as suas ramificações podel-o-ha fazer debaixo das seguintes condições:

Primeira.—A desapropriação não terá lugar antes de trinta annos depois da abertura de toda a linha ao publico, excepto por especial accordo entre o Governo e a Companhia.

Segunda.—O preço da desapropriação será regulado pelo termo medio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos, com tanto que este rendimento não seja menor de sete por cento.

Terceira.—A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos que dê igual rendimento.

41

Se depois de haver adquirido a propriedade da estrada de ferro e suas ramificações decidir o Governo arrendar sua administração e exploração, em igualdade de condições será a Companhia Paulista preferida.

42

Ficam salvas as concessões feitas em contractos anteriores e especialmente no que foi ultimamente celebrado com o Governo Geral para o prolongamento da linha ferrea do Rio Claro á São Carlos do Pinhal, sem prejuizo dos direitos que a Companhia Paulista tem em virtude dos seus contractos anteriores, assim como do direito de collocar a sua estação terminal na Villa do Bethlem do Descalvado e de cobrar fretes e passagens na mesma estação.

43

Obtido o privilegio da Assembléa Provincial fica desde já marcada como zona privilegirda a extensão de trinta e um kilometros de cada lado do ramal aqui contractado.

44

Quando houverem questões entre o Governo e a Companhia Paulista serão ellas decididas em juizo arbitral constituido de accordo com a legislação vigente,—sendo os arbitros pessoas que tenham conhecimento de engenharia, se se tratar de questões technicas, e homens formados em direito, se se tratar de questões de direito, obrigações e respectivos interesses das duas partes contractantes. Fica entendido que só poderão ser nomeados arbitros, quer em um, quer em outro caso, pessoas que residam nesta Provincia ou na Capital do Imperio

45

Em todos ós casos em que se tenha de recorrer a juizo arbitral a parte contra a qual os arbitros decidirem, pagará todas as despezas do arbitramento

Nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos arbitros, pertence á estes o direito de resolver quem pagará as despezas.

O fôro das questões judiciaes relativas ao presente contracto será sempre o da Capital da Provincia.

47

As funcções do Engenheiro Fiscal do Governo serão a inspecção na parte technica da construcção, segurança, policia da linha, regularidade do trafego sem intervenção alguma na parte economica, salvas as hypotheses dos artigos vinte e sete e vinte e oito, e nessas hypotheses sempre que o Governo entender conveniente durante a construcção e depois de concluida a estrada.

48

A Companhia deverá apresentar, no prazo o mais curto possivel, a modificação de seus Estatutos para o fim de amoldarem-se á execução do ramal aqui contractado.

E para firmeza de tudo mandou o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Presidente da Provincia lavrar este termo de contracto que assigna com o Doutor Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, na qualidade de

Presidente da Directoria da Companhia Paulista e os demais membros della abaixo assignados. Pagou sessenta mil réis de emolumentos, como consta da guia desta data assignada pelo Doutor Secretario do Governo José Joaquim Cardozo de Mello, e que fica archivada nesta Secretaria. E eu José Joaquim Cardozo de Mello, Secretario da Provincia, o subscrevi. — (Estavam duas estampilhas no valor de trez mil réis devidamente inutilisadas).—Laurindo Abelardo de Brito.—Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho.—Fidencio N. Prates.—José Egydio de Souza Aranha.—Raphael Tobias de Barros — Antonio da Silva Prado. — Conforme. José Joaquim Cardozo de Mello.

Está conforme.

O Secretario,

Francisco Martins de Almeida.

Companhia Paulista

Ramal do Bethlem do Descalvado

TABELLA DE PREÇOS ANNEXA A' PROPOSTA DE ANGELO FENILI SOBRE A QUAL FAZ O ABATIMENTO DE 20 %

NUMEROS DE OBRAS	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	PREÇOS POR METRO QUADRADO	PREÇOS POR METRO CUBICO
	A—TRABALHOS PREPARATORIOS		
1	Roçada e derrubada em capoeirão de machado.	$020	
2	» » » matta virgem	$040	
3	Destocamento	$250	
	B—ESCAVAÇÕES—sem transporte com lançamento ou carregamento e formação de aterros (Vide as especificações).		
4	Terra		$[illegible]50
4 a	Pissarra		1$00[illegible]
5	Pedra solta		1$800
6	Pedreira		3$600
6 a	Pedra ferro		5$625
	NOTA		
	Quando o producto das escavações não fôr empregado em aterros deduzir-se ha dos preços supra Rs.		$040
	TRANSPORTES		
7	De terra (N.º 4) até 30 metros, por cada dezena de metros.		$040
8	» » » » de 30 até 100 » » » » » »		$020
9	» » » » » 100 » 1000 » » » » » »		$010
10	» pedra (Ns. 5 e 6) » 30 » » » » » »		$[illegible]40
11	» » » » » de 30 » 100 » » » » » »		$040
12	» » » » » » 100 » 1000 » » » » » »		$016
13	» qualquer material além de » » » » » » »		$0[illegible]2
	C—CANTARIAS E ALVENARIAS		
14	Cantaria de 1.ª classe (angulos e arcos de testa) com cimento		70$000
15	» » 2.ª » (frente de muros e aduellas internas) idem		45$000
16	Alvenaria de apparelho com argamassa de cimento		36$000
17	» » » » » » cal com cimento		34$000
18	» » » » » » cal.		32$000
19	» ordinaria » » » cimento		25$000
20	» » » » » cal com cimento		21$000
21	» » » » » cal.		20$000
22	» de lajões para boeiros.		14$000
23	» » pedra secca		10$000
24	» » tijolo com argamassa de cimento		38$000
25	» » » » » » cal com cimento		35$000
26	» » » » » » cal		32$000
27	Concreto com argamassa de cimento		40$000
28	» » » » cal com cimento		35$000
	D—OBRAS DIVERSAS		
29	Apparelho em alvenaria de pedra a escopro	9$000	
30	» » » » » » picão	5$000	
31	Rejuntamento com argamassa de cimento	1$200	
32	» » » » cal	1$000	
33	Emboço e reboco com argamassa de cimento	1$600	
34	» » » » » » cal	1$000	
35	Empilhamento de pedras em solidos regulares		$500
36	Quebramento » » para lastro		2$900
37	Empedramentos	2$500	
38	Revestimentos com leiva	$150	

ANNEXO N.º 6

Relatorio do Engenheiro Chefe

COMPANHIA PAULISTA

Escriptorio Technico—Pirassununga,
28 de Janeiro de 1881.

Illmo. e Exmo. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o seguinte relatorio do serviço a meu cargo, e concernente ao segundo semestre do anno proximo passado.

Linha do Mogy-Guassú

Organisou-se neste escriptorio a planta geral da linha construida desde o kilometro 45 até Porto Ferreira, sendo continuação de egual trabalho já feito até o kilometro 45.

Linha do Bethlem do Descalvado

Fez-se aviventaçáo da picada, ficando aproveitada a locação já feita em 1879 e na qual haviam-se incluido alguns melhoramentos do projecto primitivo.

O mau tempo tem embaraçado os trabalhos de execução.

Além de roçadas na linha e ranchos feitos para estabelecimento dos trabalhadores, o movimento de terras está começado nos córtes principaes, trez dos quaes apresentaram pedra.

Trabalha-se tambem na preparação de dormentes.

A direcção do serviço de campo está confiada ao chefe de secção Dr. José Rebouças.

Ponte sobre o Mogy Guassù

Os aterros das entradas estão acabados e a ponte entregue ao transito publico desde 15 do corrente mez.

A ponte é feita de madeira. Compõe-se de doze lanços de vigamento assentado sobre pegões de madeira, tendo cada lanço oito metros de eixo a eixo dos pegões e toda a ponte 97 metros de comprimento com 6.20 de largura. Os pegões de dentro do rio são assentados sobre rocha e os das margens sobre soleiras de madeira.

A ferragem foi preparada nas officinas da Companhia, que, além deste artigo, forneceu os pranchões e parte das outras madeiras, sendo as restantes e a mão d'obra contractadas com o sub-empreiteiro José Rodrigues Ramos.

Os aterros foram feitos pelo sub-empreiteiro João do Val Montini.

O prazo estipulado com o governo provincial vence-se em 22 de Maio do corrente anno.

Ainda não se liquidaram as contas com os sub-empreiteiros, o que depende de recepção da obra por parte do governo.

Reconhecimento de zona

Fez-se a medição de uma transversal entre a estação de Porto Ferreira e a linha de Entre Rios da Companhia Mogyana.

Organisou-se a respectiva planta e completou se com o traçado da linha Mogyana, copiado das plantas apresentadas ao governo.

Verificou se que antes do kilometro 14 a linha de Entre-Rios entra na zona da Companhia Paulista, contada com 31 kilometros para o lado direito; e nella se conserva por todos os 38 kilometros de extensão conhecida até o kilometro 52, faltando ainda muito para sahir da zona.

No ponto de maior penetração a linha de Entre-Rios passa a 22 ½ kilometros da estação de Porto Ferreira e a 21 ¾ kilometros da curva anterior aquella estação.

Na parte que fica dentro da zona a linha apresenta condições de traçado mui pouco favoraveis e devidas á difficuldade propria do terreno

A medição da transversal foi feita pelo distincto chefe de secção Dr. José Rebouças que desempenhou o serviço com muita presteza apesar do mau tempo.

Pessoal technico

Entraram para o serviço o chefe de secção Dr. José Pereira Rebouças e os auxiliares Drs. João Emygdio Ribeiro e Elidio de Almeida Falcão.

O Dr. João Emygdio Ribeiro fel-o no corrente mez.

Deus guarde a V. Ex.

Illmo. e Exmo. Sr. Dr. Francisco Antonio de Souza
Queiroz Filho, D. Presidente da Directoria
da Companhia Paulista.

Francisco Lobo Leite Pereira,
Engenheiro Chefe.

ANNEXO N.º 7

Contracto com o empreiteiro Angelo Fenili

Cópia

Livro de Notas n.° 67 a fls. 19 v.—Primeiro traslado da escriptura de contracto de empreitada.

Saibam quantos este publico instrumento de escriptura de contracto de empreitada virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e oitenta, aos trinta e um de Dezembro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em meu Cartorio, perante mim tabellião compareceram partes entre si justas e

contractadas, a s ber, de uma como outorgante emprei-teiro Angelo F nili, morador nesta Cidade, emprezario de obras de estradas de ferro, com seu fiador Joaquim Vicente da Si va Paranhos, morador desta Cidade, negociante, e de outra como aceitante o Doutor Franci co Antonio de Souza Queiroz Filho, Presidente da Directoria da Companhia Pauli ta estabelecida nesta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim e d s testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, do que dou fé. Perante as quaes, pelo empreite ro Angelo Fenili me foi dito que achando se ju-to e contractado c m a Directoria da Companhia Paulista para tom r a si os trabalhos de construcção da estrada de ferro do ramal do Bethlem do Descalvado, a ui menciona as clausulas, condições e convençõ s com que o faz, pelo modo seguinte :—Artigo primeiro. Fará o movimento de terras, as obras d'arte e mais trabalhos concernentes á formação do leito de toda a estrada desde a Estação do Porto Ferreira até a Villa do Bethlem do Descalvado, obrigan 'o se a dar prompt s todos estes trabalhos dentro dos seguintes prazos: nos oito primeiros kilometros até o dia trinta e um de Maio de mil oitocentos e oitenta e um, e seu restante até o dia trinta de Setembro do mesmo anno.—Artigo segundo. As obras feitas serão avaliadas por unidade de preços conforme a t bella annexa a este contracto, e far-se ha seu pagamento com abatimento de vinte por cento em todos os referidos preços. Esta tabella é parte integrante do presente contracto, e acha se assignada pelo empreiteiro, seu fiador, Presidente da Companhia Paulista e por mim Tabellião com as testemunhas.—Artigo terceiro. Salvo as alterações cons-

tantes do artigo seguinte o contractante sujeita-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições geraes e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista, e que correm publicadas n'um folheto impresso na typographia de Joaquim Roberto de Azevedo Marques. Um exemplar deste folheto faz parte deste contracto, e acha se authenticado com as rubricas em todas as suas folhas e as assignaturas do empreiteiro, de seu fiador, do Presidente da Directoria da Companhia Paulista, de mim Tabellião è das testemunhas.— Artigo quarto. A clausula das especificações que classifica os productos das escavações, ficará alterada no paragrapho que trata do que é designado pelo nome generico de terra, do modo seguinte que servirá em vez do que se acha escripto: Terra, comprehende lôdo, areia, barro, terra forte, argillas de qualquer qualidade, pissarra molle e cascalho solto, e em geral quaesquer materiaes que não sejam mais difficeis de extrahir do que os mencionados, podendo ter ou não pedras de mistura, comtanto que o volume destas não exceda de cincoenta decimetros cubicos (cubo de treze a quatorze pollegadas). Quando porém fôr encontrado nas cavas cascalho grosso ou pedregulho em agglomeração compacta, pissarra dura ou grés e schistos molles, cuja extracção fôr reconhecida mais difficultosa do que a dos materiaes acima designados sob o nome generico de —terra— pagar-se ha separadamente a escavação dos ditos materiaes pelo preço numero quatro A da tabella com seu competente abatimento de vinte por cento do metro cubico Os transportes destes materiaes regularão pelos mesmos preços applicaveis á terra —Artigo quinto. Quando as rochas compactas classificadas na referida clausula terceira sob

o titulo de —pedreira— pertencerem a especie diuritica vulgarmente denominada —pedra ferro—, sua extracção será paga pelo preço numero seis A da tabella e seu transporte pelos preços numeros dez a treze com seu competente abatimento de vinte por cento. – Artigo sexto Quando as escavações de que trata o final da clausula quinta das sobreditas especificações tiverem mais de um metro e cincoenta centimetros até quatro metros de profundidade abaixo da agua, serão pagas a razão de seis mil réis por metro cubico nessa parte que assim estiver de um metro e cincoenta centimetros de profundidade debaixo d'agua, correndo por conta do empreiteiro todas as despezas de esgotamento escoamento e quaesquer outras que forem necessarias Artigo setimo. Se no fim de dous mezes a contar do principio das obras, o empreiteiro não tiver reunido nellas o pessoal, os materiaes e todos os mais recursos necessarios para executal-as no prazo marcado neste contracto, a Directoria poderá determinar a rescisão delle, além do que se acha estipulado no artigo vinte e um das condições geraes No caso de rescisão motivada por esta causa, o empreiteiro perderá o dinheiro que tiver em deposito conforme o artigo oitavo das mesmas condições e só terá direito a indemnisação estipulada no artigo trinta e dois. — Artigo oitavo. O empreiteiro obriga-se mais a fornecer vinte e trez mil e quinhentos dormentes de madeira, sujeitando-se a tudo quanto se acha estipulado nas condições e especificações approvadas pela Directoria da Companhia Paulista, e que estão publicadas em um folheto impresso na typographia do Livro Verde em São Paulo. Um exemplar desse folheto faz parte deste con·

tracto e acha-se authenticado com as rubricas em todas as suas folhas, do empreiteiro, do Presidente da Directoria da Companhia Paulista, de mim Tabellião e das testemunhas.—Artigo nono. A Companhia Paulista pagará os dormentes ao preço de mil e seiscentos réis cada um.—Artigo decimo. Na designação das madeiras do artigo quarto fica eliminada a que se chama tajubá e admittidas as qualidades de vatinga, saguarugy e orindiuva.—Artigo decimo primeiro. O artigo setimo das condições impressas fica modificado do seguinte modo: o fornecedor fará a entrega dos dormentes em lugares de modo que possam ser elles conduzidos pela locomotiva nos prazos seguintes: até trinta e um de Maio de mil oitocentos e oitenta e um dez mil dormentes para os oito primeiros kilometros e o restante até trinta e um de Julho do mesmo anno. A falta de entrega nos prazos designados, além da multa, que aqui se determina ser de um por cento da importancia do contracto, em cada semana de demora, dará motivo a rescisão do contracto, se a Directoria da Companhia Paulista assim julgar conveniente.—Artigo decimo segundo. O empreiteiro obriga-se a conservação dos dormentes desde sua entrega até a epocha de seu assentamento successivos. —Artigo decimo terceiro. O contractante obriga-se a aceitar o fôro deste contracto em todas as acções que a Directoria da Companhia Paulista possa lhe propor, isto sem prejuizo das obrigações contrahidas nas condições e especificações acima referidas.—Artigo decimo quarto Pelo fiador Joaquim Vicente da Silva Paranhos foi dito perante as testemunhas que se obrigava a cumprir todas as clausulas e condições a que se obrigou o

empreiteiro Angelo Fenili como principal obrigado até o valor de vinte contos de réis e a responder no fôro desta Cidade em todas as acções que lhes possam ser propostas pela Companhia Paulista, resultantes das presentes obrigações contrahidas pelos empreiteiros pela aceitação das bases publicadas pela Directoria as quaes constavam do folheto já referido. – O que tudo ouvido pelo Doutor Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho Presidente da Directoria da Companhia Paulista perante as testemunhas me foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, pagando o empreiteiro as respectivas despezas. Assim o disseram, de que dou fé, e me pediram lhes lavrasse esta escriptura nesta nota, o que satisfiz por bem do meu officio e a vista da distribuição que se segue: A' Gomes. Escriptura de contracto de empreitada que faz Angelo Fenili com a Directoria da Paulista para construcção de toda a estrada de ferro ramal de Bethlem do Descalvado, com garantia por fiança no valor de vinte contos de réis. São Paulo trinta e um de Dezembro de mil oitocentos e oitenta. Quirino Chaves.—Pagou a distribuição duzentos réis de sello de estampilha que eu inutilisei.—Os folhetos referidos nesta escriptura, da qual fazem parte, devidamente sellados e authenticados, ficam archivados em meu Cartorio, do que dou fé. Este contracto deve pagar vinte mil réis de sello proporcional á garantia da fiança A pedido das partes outorgantes lavrei esta escriptura, que feita lhes li, aceitaram, outorgaram e assignaram na presença das testemunhas presentes Antonio Hypolito de Medeiros e Martinho José Marques moradores desta Cidade, conhecidos de mim Tabellião. Eu José Porfirio de Lima Filho, Escrevente juramentado que escrevi. Eu

Joaquim J sé Gomes, Tabellião que subscrevi —Angelo Fenili.—Joaquim Vicente da Silva Paranhos —Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho.—Antonio Hyppolito de Medeiros.—Martinho José Marques.—Estava com estampilhas no valor de vinte mil réis devidamente inutilisadas —For m extrahidos dous prim iros iraslados de um só theor, sendo este a favor da Companhia Paulista e vai em tudo conforme ao seu original ao qual me reporto e dou fé. São Paulo em o mesmo dia, mez e anno ao principio declarados —Eu Joaquim José Gomes, Tab llião que subscrevi e assigno em publico e razo.—Em testemunho de verdade (estava o signal publico). Joaquim José Gomes —Conferido. Gomes Este traslado acha se sellado com duas estampilhas no valor total de oitocentos réis e inutilisadas da seguinte fórma : São Paulo, trinta e um de Dezembro de mil oitocentos e oitenta.—Joaquim José Gomes.

Está conforme.

O Secretario,

Francisco Martins de Almeida.

ANNEXO N.º 8

Informações do Engenheiro Chefe sobre a estrada para Matto Grosso

COMPANHIA PAULISTA

Estrada de ferro do Mogy-Guassú.

Pirassununga, 4 de Janeiro
de 1881.

Illmo. Snr.

Tendo V. S. determinado que eu informasse acerca das questões propostas no Aviso do Ministerio da Agricultura, de 15 de Dezembro proximo passado, relativamente ao prolongamento da estrada de ferro para a Provincia de Matto Grosso, afim de que possa a Directo-

ria ministrar as informações reclamadas pela magnitude da empreza, aqui apresento as que a tal respeito me occorrem.

A estrada de ferro para a Provincia de Matto Grosso é, sem a menor duvida, uma obra de maior e momentosa necessidade para segurança do Imperio, como tambem um objecto de maximo interesse politico, estrategico e administrativo que deve despertar da parte do Governo Imperial toda sollicitude em prol de tão patriotico e grandioso commettimento, justificando tambem quaesquer sacrificios que sua realisação possa exigir dos cofres publicos.

Desde logo, porém, e por muito tempo, talvez, não dará remuneração aos capitaes que nella se empregarem, sendo até provavel que nos primeiros tempos, e de certa distancia em diante, não tenha renda sufficiente para cobrir as despezas de custeio.

Sendo assim, e com quanto seja a Companhia Paulista a que póde tomar a empreza a si com a maxima vantagem para o Estado, penso que nos termos do Aviso não lhe convém fazel-o por duas razões principaes.

Primeira—Pela descontinuidade que se nota entre a estrada da Companhia Paulista e a de Matto Grosso, ficando de permeio a embrionaria empreza do Rio Claro a Araraquara.

Segunda—Pelo traçado proposto de Araraquara a Sant'Anna do Parnahyba, que não é o mais conveniente, e pelo qual não poderia a Companhia Paulista interessar-se bastante para chamal-o a si nas circumstancias actuaes, salvo si o Governo fizesse tal somma de favores que a constituisse empreza lucrativa.

Como, porém, foram exigidos esclarecimentos e dados que contribuam para o acerto da deliberação do Governo Imperial, passo a tratar da questão sob esta outra face.

Por causa da saa posição geographica, sua direcção, bitola e mais condições de seu trafego e situação economica da empreza e ainda por sua ligação com o litoral e com as capitaes desta Provincia e do Imperio, são as linhas da Companhia Paulista as que offerecem a maxima vantagem para communicações com a Provincia de Matto Grosso.

O prolongamento a partir dos seus extremos é o que caracterisa as melhores linhas para essa Provincia, e assim o proprio traçado do Governo vem a offerecer solução muito vantajosa sendo comparado com os prolongamentos de quaesquer outras estradas de ferro.

Fixado como se acha, porém, aquelle ponto, carece attender-se que não é só o traçado do Governo o que dá solução a esse prolongamento, e com effeito apresentamse trez soluções principaes que se distinguem pelos seus pontos de partida nas linhas da Companhia Paulista e pelos seus pontos objectivos no accesso á Provincia de Matto Grosso. Assim temos : 1.º Partindo do Porto Ferreira o prolongamento a Sant'Anna do Parnahyba pelos valles do Mogy Guassú e Rio Grande ; 2.º partindo do Rio Claro o traçado em busca do mesmo objectivo, por S. Carlos do Pinhal e Araraquara (linha do Governo) ; 3.º partindo da mesma estação a linha directa a Urubu-pungá, pelo Morro Pellado, valle do Jacaré Grande, Avanhandava e Itapura como se descreve no memorial que fiz em 1878 e na resposta dada em 14 de Fevereiro de 1879 pela Directoria da Companhia

Paulista sobre a pergunta que lhe fez o Governo Imperial—se queria ou não construir a estrada de S. João do Rio Claro a Araraquara.

Destes traçados o menos vantajoso é o segundo e o melhor é o terceiro ao qual não ha outro que se equipare em vantagens.

O segundo é ainda susceptivel de notavel melhoramento por meio de uma variante que partindo do Rio Claro fosse a Araraquara pelo Morro Pellado e valle do Jacaré, ficando, porém, inferior ao terceiro traçado, como linha de Matto Grosso, do Jacaré por diante.

Mais consentaneo com os seus grandes fins, e com as circumstancias que lhe pódem affectar, o traçado directo a Urubu-pungá é o mais vantajoso ao mesmo tempo aos interesses geraes, á Provincia de Matto Grosso, ao Governo e á Companhia Paulista, independentemente do concurso desta Companhia para sua realisação.

No refer do memorial, de que junto cópia, e na alludida resposta da Directoria da Companhia Paulista, constante do folheto que tambem vai junto, encontram-se os esclarecimentos e dados que existem a respeito desse traçado.

Sua extensão é computada em cerca de 556 kilometros desde o Rio Claro até Urubu-pungá.

A bitola convém ser de 1m60 nos primeiros 50 a 70 kilometros, como póde realisar-se por meio da Companhia Paulista, e mais estreita na parte restante, sendo recommendavel a de 0m76 (2 ½ pés).

Assentada a escolha do traçado, cumpre considerar-se que para poder a Companhia Paulista prestar, com vantagem, seu concurso á estrada de Matto Grosso é

preciso ficar em continuidade com ella, isto é, partir de uma de suas estações—Rio Claro ou Porto Ferreira, e é intuitivo que essa condição não se refere tanto á construcção como principalmente ao trafego da nova linha.

Mas tal condição, para ser satisfeita em Rio Claro, ponto de partida do melhor traçado, exige que fique sem effeito ou seja incampada a concessão feita para estrada de Rio Claro a Araraquara. Sendo a linha da Companhia Paulista a que naturalmente offerece por seu prolongamento as maiores vantagens para communicação com a Provincia de Matto Grosso, tambem é esta Companhia o ponto de apoio natural e o melhor elemento existente para realisação dessa obra nacional, com a maxima vantagem para o Paiz.

Quanto aos primeiros 50 a 70 kilometros da linha directa ao Urubu-pungá, penso que a Companhia está no caso de construil-os com bitola larga e sem auxilio pecuniario do Estado, podendo encetar as obras promptamente por ter estudos feitos e aproveitaveis até os primeiros 50 kilometros, sendo quasi metade, já locados. Quanto a parte restante e principal em extensão, é materia que pede muita reflexão da parte do Governo e da Companhia para chegarem a um accordo tal que realise a maxima vantagem para o Paiz sem prejuizo da Companhia, como é possivel.

A empreza não é pequena, nem facil, como aliás está na consciencia do proprio Governo Imperial. Além disso, não basta fazer a obra, é preciso custeal a.

Mas é evidente que por meio da Companhia Paulista esses dous fins pódem ser conseguidos com mais facilidade e vantagens.

Por differentes meios póde a Companhia entrar em accordo com o Governo Imperial para tomar a si o prolongamento, entretanto a solução que me parece mais simples e efficaz, tendo em vista a magnitude da empreza e todas as vantagens possiveis, é esta :

Fundir-se a Companhia Paulista com o prolongamento a Matto Grosso e garantir o Governo juro de 7 % sobre todo o capital, entrando a parte do prolongamento pelo seu custo e a parte actual por uma somma tal que a 7 % produza a renda de 12 %, que os accionistas em breve tempo terão de perceber sobre o capital empregado.

Aventando esta idéa, que carece de desenvolvimento aqui, não pretendo excluir outras, mas é a que me parece mais proficua para realisação da estrada de ferro de Matto Grosso.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Francisce Antonio de Souza Queiroz Filho, Muito Digno Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

Francisco Lobo Leite Pereira,
Engenheiro Chefe.

1881: Typ do «Correio Paulistano»